Gesetz-Sammlung

für die

Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 14.

(Nr. 4203.) Statut des Grünberger Deichverbandes. Vom 26. März 1855.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen ꝛc. ꝛc.

Nachdem es für erforderlich erachtet worden, die Grundbesitzer der linkseitigen Oder-Niederung unterhalb des sogenannten Sattel-Vorwerks Behufs der gemeinsamen Anlegung und Unterhaltung eines Deiches gegen die Ueberschwemmungen der Oder zu einem Deichverbande zu vereinigen, und nachdem die gesetzlich vorgeschriebene Anhörung der Betheiligten erfolgt ist, genehmigen Wir hierdurch auf Grund des Gesetzes über das Deichwesen vom 28. Januar 1848. §§. 11. und 15. (Gesetz-Sammlung vom Jahre 1848. Seite 54.) die Bildung eines Deichverbandes unter der Benennung:

„Grünberger Deichverband",

und ertheilen demselben nachstehendes Statut.

§. 1.

Umfang und Zweck des Verbandes.

In der am linken Ufer der Oder von der Höhe beim Sattel-Vorwerk bis zur Stadt Crossen sich erstreckenden Niederung werden die Eigenthümer aller eingedeichten oder noch einzudeichenden Grundstücke, welche ohne Verwallung bei dem höchsten bekannten Wasserstande der Ueberschwemmung unterliegen würden, von dem obersten Anfange der Niederung bis zu der im §. 5. unter Nr. 3. näher beschriebenen unteren Grenze des deichpflichtigen Gebiets im Crossen-Tschausdorfer Oderwalde zu einem Deichverbande vereinigt.

Der Deichverband hat seinen Gerichtsstand bei dem Kreisgerichte zu Grünberg.

§. 2.

Dem Deichverbande liegt es ob, einen wasserfreien, tüchtigen Hauptdeich von der natürlichen Anhöhe beim Sattel-Vorwerk an bis zur oberen Grenze des

Ausgegeben zu Berlin den 5. Mai 1855.

des linkseitigen Rädnitzer Niederungsgebiets anzulegen und zu unterhalten, und zwar in denjenigen von den Staatsverwaltungs-Behörden festzustellenden Abmessungen, welche erforderlich sind, um die Grundstücke gegen Ueberschwemmung durch den höchsten Stand der Oder zu sichern, soweit sie nicht auf dem unteren Ende der Niederung dem Eintritte des Rückstauwassers ausgesetzt bleiben.

Für diesen Hauptdeich wird im Wesentlichen die jetzige Deichlinie unter Abrundung einzelner zu kurzer Krümmungen und vorspringender Ecken, welche die Herstellung einer angemessenen Richtung stören, oder die Sicherheit des Deiches gefährden, beibehalten, jedoch bleibt den Staatsverwaltungs-Behörden die Befugniß vorbehalten, an solchen Stellen, wo der Deich sich dem gegenüberliegenden Deiche oder wasserfreien Ufer mehr nähert als 90 Ruthen in graden und 120 Ruthen in gekrümmten Stromstrecken, eine Zurücklegung des Deiches zur Gewinnung angemessener Fluthprofile auf Kosten des Deichverbandes anzuordnen.

Am inneren Fuße des Deiches ist ein 14 Fuß breites, 8 Fuß unter der Deichkrone liegendes Bankett, welches als Fahrweg dienen soll, allmählig herzustellen.

Wenn zur Erhaltung des Deiches eine Uferdeckung nöthig wird, so hat der Deichverband dieselbe auszuführen, vorbehaltlich seiner Ansprüche an andere Verpflichtete, deren bisherige Verbindlichkeit dadurch nicht aufgehoben wird.

§. 3.

Der Verband ist gehalten, diejenigen Hauptgräben mit den zugehörigen Bauwerken anzulegen und zu unterhalten, welche erforderlich sind, um das den Grundstücken des Verbandes schädliche Binnenwasser aufzunehmen und in die Oder abzuleiten. Insbesondere hat der Verband zu dem Ende einen Entwässerungskanal von der alten Oder bei Laesgen aus bis zur Mündung des sogenannten Buttergrabens in den Hauptstrom mit der erforderlichen Stauverwallung, namentlich auf dem linken Kanalufer zum Schutze des Dorfes Laesgen, in der von den Staatsverwaltungs-Behörden zu bestimmenden Beschaffenheit, Abmessung und Ausdehnung auszuführen.

Das Wasser der Hauptgräben darf ohne widerrufliche Genehmigung des Deichhauptmanns von Privatpersonen weder aufgestaut, noch abgeleitet werden.

Dagegen hat jeder Grundbesitzer des Verbandes das Recht, die Aufnahme des Wassers, dessen er sich entledigen will, in die Hauptgräben zu verlangen. Die Zuleitung muß aber an den vom Deichhauptmann vorzuschreibenden Punkten geschehen.

Die Anlage und Unterhaltung der Zuleitungsgräben bleibt Sache der nach den allgemeinen Vorfluthgesetzen hierbei Betheiligten.

§. 4.

Der Verband hat in dem das Gebiet des Deichverbandes gegen den Strom abschließenden Deiche die erforderlichen Auslaßschleusen (Deichsiele) für die Hauptgräben anzulegen und zu unterhalten.

§. 5.

Die Arbeiten des Deichverbandes werden durch die Deichbeamten für Geld aus der Deichkasse ausgeführt. Naturalleistungen der Deichgenossen statt der Geldbeiträge sind nur in Ausnahmefällen mit Genehmigung der Regierung statthaft, so lange und so weit es mit dem Zwecke des Verbandes verträglich ist.

Verpflichtungen der Sozietätsgenossen. Geldleistungen, Bestimmung der Höhe derselben und Veranlagung nach dem Deichkataster.

Die erforderlichen Mittel zu den Unterhaltungsarbeiten, zur Besoldung der Deichbeamten und zur Verzinsung und Tilgung der zum Besten des ganzen Verbandes etwa kontrahirten Schulden haben die sämmtlichen Mitglieder der Sozietät nach dem von der Regierung zu Liegnitz auszufertigenden allgemeinen Deichkataster aufzubringen, welches den Maaßstab für den Unterhaltungs- und Verwaltungs-Kostenbedarf bildet.

Für die erste Ausführung der Normalisirungsbauten an den Deichen und der neuen Meliorationsanlagen werden dagegen die Kosten nach Spezialkatastern aufgebracht in folgender Weise:

1) Die Grundbesitzer des Sattel-Blumberger Niederungsabschnittes, d. h. vom Sattel-Vorwerk abwärts bis zur unteren Blumberger Grenze, beziehungsweise bis zum östlichen Polderdeiche der sogenannten Teiche auf Polnisch-Nettkower Flur, bewirken für sich allein die Normalisirung ihrer Deiche und die Ausführung der Hauptentwässerungs-Anlagen innerhalb ihres Gebiets nach dem Beitragsfuße des allgemeinen Deichkatasters.

   Diejenigen Deichhalter, deren Deiche sich in einem verhältnißmäßig schlechteren Zustande befinden, zahlen dabei vorweg an die Deichkasse Ausgleichungssummen, welche in der Ausgleichungsberechnung vom 30. Oktober 1853. bereits ermittelt, jedoch unter Berücksichtigung der seit dieser Zeit vorgekommenen Deichbauten anderweit von der Regierung festzustellen sind. Die Pflichtigen können aber statt der Baarzahlung eine der Ausgleichungssumme entsprechende Anzahl Schachtruthen Erde nach Festsetzung und Anweisung der Regierung in natura zur Normalisirung des Deiches anliefern. Für die Aufbringung solcher Natural- oder Geldleistungen von den Gemeinden ist das Verhältniß maaßgebend, nach welchem dieselben bisher die Deichunterhaltung bewirkten.

2) Die Grundbesitzer des Polnisch- und Deutsch-Nettkower Niederungs-Abschnittes, d. h. von der ad 1. beschriebenen unteren Grenze an bis zur oberen Grenze der Laesgener Flur tragen die Herstellungskosten für:

   a) die Normalisirung und theilweise Zurücklegung des Polnisch-Nettkower Deiches,
   b) den Schlußdeich über den Fährwald und die Mallaske,
   c) den Kanal von der alten Oder aus bis zur Mündung in den Hauptstrom nebst der erforderlichen Stauverwallung und einschließlich des damit

damit verbundenen Ankaufs von Grundstücken und der Anlagen von zugehörigen Bauwerken.

Den Interessenten bleibt es zunächst überlassen, sich wegen Eintheilung dieser Bauten Behufs Ausführung durch Naturalleistungen zu einigen. Sofern eine solche Einigung nicht zu Stande kommt, sowie bei denjenigen Bauten, welche nur für gemeinschaftliche Rechnung durch baare Geldbeiträge ausgeführt werden können, werden die Baukosten nach der Magdeburger Morgenzahl der nutzbaren Grundstücke des Niederungs-Abschnittes ohne Rücksicht auf verschiedene Lage, Güte und Benutzungsart derselben getragen.

3) Die Kosten für die Normalisirung und Verlängerung des Laesgener Deiches bis an das Ende der Deichlinie tragen:

I. die Grundbesitzer des Laesgen-Crossener Niederungsabschnittes, d. h. von der oberen Laesgener Grenze bis zur unteren Grenze des Deichverbandes zur einen Hälfte und

II. die Grundbesitzer des Polnisch-Deutsch-Nettkower und des Sattel-Blumberger Niederungsabschnittes bis zu der im Frühjahr 1854. aufgenommenen Rückstaugrenze zur andern Hälfte —

nach Rückstauklassen, und zwar ad I. dergestalt, daß die Grundstücke

a) innerhalb der ersten 100 Ruthen oberhalb einer von dem Deichende aus quer durch die Niederung gelegten Linie von Beiträgen frei bleiben,

b) innerhalb der folgenden 300 Ruthen aufwärts pro Magdeburger Morgen .... zwei Viertel

c) innerhalb des weiteren Niederungsgebiets aufwärts bis zur Laesgener Grenze pro Magdeburger Morgen.... drei Viertel und

d) auf Laesgener Flur, Hof- und Baustellen, Gärten und Aecker pro Morgen .... vier Viertel
Wiesen, Weiden und Forstländereien .... drei Viertel

ad II. dergestalt, daß

a) innerhalb des Polnisch-Deutsch-Nettkower Niederungs-Abschnittes, Hof- und Baustellen, Gärten und Aecker drei Viertel
und Wiesen, Weiden und Forstländereien............ ein halb

b) innerhalb des Sattel-Blumberger Niederungsabschnittes, Hof- und Baustellen, Gärten, Aecker .... ein halb
Wiesen, Weiden und Forstländereien .... ein Viertel

beitragen. Weitere Bonitäts- oder Kulturunterschiede sind nicht zu berücksichtigen. Der Beitrag, welcher danach auf die Grundbesitzer des Polnisch-Deutsch-Nettkower Niederungsabschnittes zusammentrifft, wird

von

von denselben ebenso lediglich nach der Fläche aufgebracht, wie das oben unter Nr. 2. vorgeschrieben ist.

§. 6.

In dem allgemeinen Deichkataster werden alle von der neuen Verwallung geschützten und ertragsfähigen Grundstücke nach folgenden drei Hauptklassen:

I. Klasse: Hof- und Baustellen, Gärten und Aecker,
II. Klasse: Wiesen,
III. Klasse: Forst, Werder, beständige Weideländereien und sonstige im Ertrage ihnen gleichstehende Grundstücke

veranlagt.

Die Grundstücke der I. Klasse werden mit ihrer vollen Fläche, die Grundstücke der II. Klasse mit der Hälfte und die Grundstücke der III. Klasse nur mit dem vierten Theile ihres wirklichen Flächeninhalts herangezogen.

Wege, Gräben, Unland, sowie solche ertragsfähige Grundstücke, welche durch ihre Benutzungsart unter 10 Sgr. Reinertrag abwerfen, und sich auch zu keiner einträglicheren Benutzungsart eignen, bleiben unveranlagt.

In dem unteren Theile des Deichverbandes, soweit er durch die Verwallung zwar vor der Strömung, aber nicht gegen Rückstau geschützt wird, sind den Besitzern derjenigen Grundstücke, welche in der Zeit vom 1. Mai bis 1. Oktober während vier auf einander folgender Tage durch Rückstau überschwemmt werden, für dieses Jahr die gewöhnlichen Deichkassenbeiträge zu erlassen. Der Erlaß kann auf den halben Beitrag beschränkt werden für diejenigen Grundstücke, welche ungeachtet der Ueberschwemmung mindestens den halben Ertrag einer gewöhnlichen Jahresnutzung nach Ermessen des Deichamtes geliefert. Der Erlaß bleibt ganz ausgeschlossen, wenn nach dem Ermessen des Deichamtes gar kein Schaden durch die Ueberschwemmung verursacht ist.

§. 7.

Die nach den Grundsätzen der §§. 5. und 6. in den Katastern jedes Deichgenossen angegebene Niederungsfläche bildet den Maaßstab seiner Deichkassenbeiträge.

Vorläufig werden die Deichkassenbeiträge nach den bereits entworfenen Katastern erhoben. Behufs der definitiven Feststellung der Kataster sind dieselben aber von dem Regierungskommissarius dem Deichamte vollständig, den einzelnen Gemeindevorständen und Dominien extraktweise mitzutheilen, und ist zugleich im Amtsblatte eine vierwöchentliche Frist bekannt zu machen, innerhalb welcher die Kataster von den Betheiligten bei den Gemeindevorständen und dem Kommissarius eingesehen und Beschwerden dagegen bei dem Kommissarius angebracht werden können.

Die eingehenden Beschwerden, welche auch gegen die Anzahl und das Ver-

Verhältniß der Katasterklassen gerichtet werden können, sind von dem Regierungs-Kommissarius unter Zuziehung der Beschwerdeführer, eines Deichamts-Deputirten und der erforderlichen Sachverständigen zu untersuchen.

Die Sachverständigen sind hinsichts der Grenzen des Inundationsgebietes und der sonstigen Vermessungen ein vereideter Feldmesser oder nöthigenfalls ein Vermessungsrevisor, hinsichtlich der Bonität und Einschätzung zwei ökonomische Sachverständige, denen bei Streitigkeiten hinsichtlich der Ueberschwemmungsgefahr ein Wasserbau-Sachverständiger beigeordnet werden kann.

Alle diese Sachverständigen werden von der Regierung ernannt.

Mit dem Resultate der Untersuchung werden die Betheiligten, nämlich die Beschwerdeführer einerseits und der Deichamts-Deputirte andererseits, bekannt gemacht; sind beide Theile mit dem Resultate einverstanden, so hat es dabei sein Bewenden und wird das Deichkataster demgemäß berichtigt. Andernfalls werden die Akten der Regierung eingereicht zur Entscheidung über die Beschwerden.

Wird die Beschwerde verworfen, so treffen die Kosten derselben den Beschwerdeführer.

Binnen vier Wochen nach erfolgter Bekanntmachung der Entscheidung ist Rekurs dagegen an den Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten zulässig.

Nach erfolgter Feststellung der Deichkataster sind dieselben von der Regierung in Liegnitz auszufertigen und dem Deichamte zuzustellen.

§. 8.

Die Höhe des aufzusammelnden Reservefonds wird auf zehntausend Thaler und der gewöhnliche Deichkassenbeitrag für jetzt:

a) für die im §. 5. sub Nr. 2. bezeichneten Grundstücke der Polnisch-Nettkower Flur und des Deutsch-Nettkower Fährwaldes auf jährlich fünf Silbergroschen pro Normalmorgen,
b) für alle übrigen Grundstücke des Deichverbands-Gebiets auf jährlich vier und einen halben Silbergroschen pro Normalmorgen

festgesetzt.

Der höhere Beitragssatz ad a. bleibt auf die Dauer der ersten zehnjährigen Katasterperiode beschränkt, später tritt für den ganzen Deichverband ein gleichmäßiger Beitrag ein.

§. 9.

(Zusatz zu §§. 13—17. der allgemeinen Bestimmungen für künftig zu erlassende Deichstatute.)

Die Grundbesitzer, welche wegen zu großer Entfernung oder wegen Sperrung der Kommunikation durch Wasser nicht zu den Natural-Hülfsleistungen haben aufgeboten werden können, sollen in den Jahren, in welchen ein solches Auf-

Aufgebot stattgefunden, einen besonderen, verhältnißmäßigen Geldbeitrag zur Deichkasse leisten. Der Geldbeitrag wird vom Deichamte, und auf Beschwerde von der Regierung endgültig festgesetzt.

§. 10.

(Zusatz zu §§. 24. und 26. der allgemeinen Bestimmungen.)

Oberaufsichtsrecht der Staatsbehörden.

Das Oberaufsichtsrecht des Staates, soweit es der Regierung als Landespolizeibehörde zusteht, wird über den ganzen Umfang des Verbandes von der Regierung in Liegnitz geübt, welche den Landrathsämtern in Crossen und Züllichau in Betreff der zum Deichverbande gehörigen Ortschaften des Crossener und Züllichauer Kreises unmittelbar Aufträge ertheilen kann.

Insbesondere ist die Regierung aber auch befugt, die Verwaltung des Verbandes auf Kosten desselben durch Bestellung der erforderlichen Beamten besorgen zu lassen, falls und so lange die Konstituirung des Deichamtes durch Versagung der Wahlen verhindert werden sollte.

§. 11.

Bestellung der Vertreter der Deichgenossen beim Deichamte.

Zum Deichamte bestellen:

I. die Fürstliche Herrschaft Polnisch-Nettkow für ihre sämmtlichen, dem Deichverbande angehörigen Güter Einen Repräsentanten und Einen Stellvertreter, ebenso

II. die Stadt Grünberg für ihre sämmtlichen Kämmereigüter und zugleich für die städtischen Bürgergrundstücke Einen Repräsentanten und Einen Stellvertreter, außerdem die nachbenannten, nach dem Generalkataster mehr als 100 Normalmorgen versteuernden Dominien und Gemeinden in jeder der folgenden 6 Abtheilungen Einen gemeinschaftlichen Abgeordneten und Einen Stellvertreter für denselben, nämlich:

III.	Dominium	Saabor	mit	1	Wahlstimme,
	=	Prittag	=	2	Wahlstimmen,
	=	Polnisch-Kessel	=	3	=
	Erbpachtsgut	Gipsthal	=	1	Wahlstimme,
IV.	Dominium	Mohsau	=	1	=
	=	Pommerzig	=	2	Wahlstimmen,
	=	Gr. Blumberg	=	2	=
	Gemeinde	Gr. Blumberg	=	2	=
	=	Pommerzig	=	1	Wahlstimme,
V.	=	Prittag	=	1	=
	=	Poln. Kessel	=	1	=
	=	Janny	=	1	=
	=	Tschicherzig	=	3	Wahlstimmen,

VI.

VI.	Gemeinde	Sawade	mit 3	Wahlstimmen,
	=	Kühnau	= 2	=
	=	Krampe	= 1	Wahlstimme,
VII.	=	Lansitz	= 2	Wahlstimmen,
	=	Woitschecke	= 1	Wahlstimme,
	=	Poln. Nettkow	= 3	Wahlstimmen,
VIII.	Dominium	Laesgen	= 2	=
	Gemeinde	Laesgen	= 2	=
	Dominium	Thiemendorf	= 1	Wahlstimme,
	Gemeinde	Thiemendorf	= 1	=
	=	Tschausdorf	= 1	=
	Die Stadt Crossen wegen der Gutsherrschaft von Tschausdorf und des übrigen dem Deichverbande angehörigen Grundbesitzes der Kämmerei mit		1	=

Die Wahl der gemeinschaftlichen Abgeordneten und ihrer Stellvertreter erfolgt in den Abtheilungen III. bis VIII. nach der angegebenen Zahl von Wahlstimmen durch absolute Stimmenmehrheit. Bei Gleichheit der Wahlstimmen entscheidet unter den Gewählten das Loos.

Die Wahlperiode ist eine sechsjährige, der Repräsentantenwechsel tritt nach Verlauf derselben mit der regelmäßig im Juni abzuhaltenden Deichamtssitzung ein.

Die Ausscheidenden können wieder gewählt werden.

Wählbar ist jeder großjährige Deichgenosse, welcher den Vollbesitz der bürgerlichen Rechte nicht durch rechtskräftiges Urtel verloren hat und nicht Unterbeamter des Verbandes ist.

Mit dem Aufhören der Wählbarkeit verliert die Wahl ihre Wirkung. Vater und Sohn, sowie Brüder, dürfen nicht zugleich Mitglieder des Deichamtes sein. Sind dergleichen Verwandte zugleich gewählt, so wird der ältere allein zugelassen.

§. 12.

Die stimmberechtigten Gutsherrschaften können ihre Zeitpächter, Administratoren, Beamte oder einen anderen Deichgenossen zur Ausübung ihres Stimmrechts resp. im Deichamte und bei der Wahl des Abgeordneten und Stellvertreters bevollmächtigen, die Städte Grünberg und Crossen auch Mitglieder der Stadtbehörden.

Die nach dem vorigen Paragraphen sub III.—VIII. den genannten Landgemeinden zustehenden Wahlstimmen werden von den Vorstehern der betreffenden Gemeinden resp. deren gewöhnlichen Stellvertretern geführt.

Frauen und Minderjährige dürfen ihr Stimmrecht durch ihre gesetzlichen Vertreter oder durch Bevollmächtigte ausüben.

Gehört ein Gut mehreren Besitzern gemeinschaftlich, so kann nur Einer derselben im Auftrage der übrigen das Stimmrecht ausüben.

Wenn ein stimmberechtigter Gutsbesitzer den Vollbesitz der bürgerlichen Rechte durch rechtskräftiges Urtel verloren hat, so ruht während seiner Besitzzeit das Stimmrecht des Gutes.

Die Wahlstimmen eines Gutes oder einer Gemeinde erlöschen, wenn sich ihr deichpflichtiger Grundbesitz auf weniger als Einhundert Normalmorgen reduzirt.

Im Uebrigen sind bei dem Wahlverfahren, für welches die Regierung nöthigenfalls einen leitenden Wahlkommissarius bestellen und eine nähere Wahl-Instruktion ertheilen kann, sowie in Betreff der Verpflichtung zur Annahme unbesoldeter Stellen die Vorschriften über die Gemeindewahlen analogisch anzuwenden.

Die Prüfung der Wahlen steht dem Deichamte zu.

§. 13.

Der Stellvertreter nimmt in Krankheits- oder Behinderungsfällen des Repräsentanten dessen Stelle ein und tritt für ihn ein, wenn der Repräsentant während seiner Wahlzeit stirbt, seinen deichpflichtigen Grundbesitz aufgiebt, oder seinen bleibenden Wohnsitz an einem entfernten Orte wählt.

Wenn in einer oder der anderen Abtheilung die Bestellung des Repräsentanten unterbleibt, so sind die bestellten Repräsentanten der anderen Abtheilungen ohne Rücksicht auf ihre Anzahl für sich allein zu den Wahlen des Deichhauptmanns und Deichinspektors; und mit diesen zu allen Deichamtsbeschlüssen berechtigt. Das Deichamt ist in solchen Fällen aber auch befugt, die fehlende Zahl der Repräsentanten entweder durch zeitweise Einberufung der Stellvertreter anderer Abtheilungen zu ergänzen oder auch selbst eine Ergänzungswahl aus den wählbaren Deichgenossen des Verbandes vorzunehmen.

Die von dem Deichamte gewählten Repräsentanten bleiben nur so lange im Amte, bis eine Repräsentantenbestellung von der betreffenden Abtheilung erfolgt ist.

§. 14.

Besondere Bestimmungen.

Die unter dem Namen der Tscharschine bestandene Sozietät wird bei der Errichtung des Deichverbandes aufgelöst. Mit ihrer Auflösung gehen ihre sämmtlichen Bauverpflichtungen an Ufer- und Deichbauten in dem bisherigen Umfange auf den Verband über.

§. 15.

Schluß-Bestimmungen.

Die Allgemeinen Bestimmungen für künftig zu erlassende Deichstatute vom 14. November 1853. (Gesetz-Sammlung vom Jahre 1853. S. 935.) sollen für den Grünberger Deichverband Gültigkeit haben, soweit sie oben nicht abgeändert sind.

§. 16.

§. 16.

Abänderungen des vorstehenden Deichstatuts können nur unter landesherrlicher Genehmigung erfolgen.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Charlottenburg, den 26. März 1855.

(L. S.) Friedrich Wilhelm.

v. d. Heydt. Simons. Für den Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten: v. Manteuffel.

(Nr. 4204.) Allerhöchster Erlaß vom 26. März 1855., betreffend die Verleihung der fiskalischen Vorrechte für den Bau und die Unterhaltung der Gemeinde-Chaussee von Liesdorf im Kreise Saarlouis über Wadgassen und Wehrden nach Völklingen im Kreise Saarbrück.

Nachdem Ich durch Meinen Erlaß vom heutigen Tage den Bau einer Gemeinde-Chaussee von Liesdorf im Kreise Saarlouis über Wadgassen und Wehrden nach Völklingen im Kreise Saarbrück genehmigt habe, bestimme Ich hierdurch, daß das Expropriationsrecht für die zu der Chaussee erforderlichen Grundstücke, imgleichen das Recht zur Entnahme der Chausseebau- und Unterhaltungs-Materialien, nach Maaßgabe der für die Staats-Chausseen bestehenden Vorschriften, auf diese Straße zur Anwendung kommen sollen. Zugleich will Ich den dabei betheiligten Gemeinden gegen Uebernahme der künftigen chausseemäßigen Unterhaltung der Straße das Recht zur Erhebung des Chausseegeldes nach den Bestimmungen des für die Staats-Chausseen jedesmal geltenden Chausseegeld-Tarifs, einschließlich der in demselben enthaltenen Bestimmungen über die Befreiungen, sowie der sonstigen die Erhebung betreffenden zusätzlichen Vorschriften, verleihen. Auch sollen die dem Chausseegeld-Tarife vom 29. Februar 1840. angehängten Bestimmungen wegen der Chausseepolizei-Vergehen auf die gedachte Straße zur Anwendung kommen.

Der gegenwärtige Erlaß ist durch die Gesetz-Sammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Charlottenburg, den 26. März 1855.

Friedrich Wilhelm.

v. d. Heydt. v. Bodelschwingh.

An den Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und den Finanzminister.

(Nr. 4205.) Allerhöchster Erlaß vom 2. April 1855., betreffend Abänderung einiger Vorschriften des Reglements für die Feuersozietät des platten Landes des Herzogthums Sachsen vom 18. Februar 1838.

Auf Ihren Bericht vom 21. März d. J. bestimme Ich, unter Aufhebung der Vorschriften des §. 13. Alinea 1. 2. 3. des Reglements für die Feuersozietät des platten Landes des Herzogthums Sachsen vom 18. Februar 1838. (Gesetz-Sammlung für 1838. Seite 204.) und an Stelle dieser Vorschriften, was folgt:

Jede in das Hypothekenbuch eingetragene Hypothekenforderung wird auch als in das Kataster auf die versicherten Gebäude eingetragen erachtet, so daß eine besondere Eintragung derselben in das Kataster auf die verpfändeten, resp. versicherten Gebäude weder nöthig, noch zulässig ist. Will ein Sozietätsgenosse freiwillig aus der Sozietät ausscheiden, oder freiwillig seine Versicherungssumme herabsetzen, so muß er einen Hypothekenschein beibringen, der nicht früher als drei Monat vor dem Tage, an welchem der Austritt oder die Herabsetzung eintreten soll, ausgefertigt ist. Nur die Rechte der aus diesem Hypothekenscheine sich ergebenden Hypothekengläubiger haben die katasterführenden Behörden der Art wahrzunehmen, daß ohne Einwilligung derselben weder das freiwillige Ausscheiden aus der Sozietät, noch die freiwillige Herabsetzung der Versicherungssumme gestattet werden darf.

Der gegenwärtige Erlaß ist durch die Gesetz-Sammlung zur öffentlichen Kenntniß zu bringen.

Charlottenburg, den 2. April 1855.

Friedrich Wilhelm.

v. Westphalen.

An den Minister des Innern.

(Nr. 4206.) Gesetz, betreffend die Uebernahme einer beschränkten Zinsgarantie für das Anlagekapital einer Eisenbahn von Deutz nach Gießen mit einer Zweigbahn von Betzdorf nach Siegen, sowie einer festen Rheinbrücke zwischen Cöln und Deutz. Vom 18. April 1855.

Wir Friedrich Wilhelm, von Gottes Gnaden, König von Preußen rc. rc.

verordnen, mit Zustimmung der Kammern, was folgt:

§. 1.

Der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft wird, Behufs Uebernahme des Baues und des Betriebes einer Eisenbahn von Deutz nach Gießen mit einer Zweig-

Zweigbahn von Betzdorf nach Siegen, sowie einer festen Rheinbrücke zwischen Cöln und Deutz, die Garantie des Staats für einen jährlichen Reinertrag von drei und einem halben Prozent des in den gedachten Bauunternehmungen anzulegenden Kapitals, soweit

a) der dem Staate statutenmäßig zustehende dritte Theil des Reinertrages der Cöln-Mindener Eisenbahn über fünf Prozent und die über drei und ein halbes Prozent Zinsen aufkommenden Dividenden der vom Staate ursprünglich übernommenen und der in Folge der statutenmäßigen Ausloosung und Amortisation in den Besitz desselben gelangten Aktien der Gesellschaft,

b) ein Betrag von jährlich funfzig tausend Thalern aus den dem Staate von dem unter a. bezeichneten Antheil am Aktienkapital der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft zufließenden Zinsen

zur Leistung der erforderlichen Zuschüsse hinreichen und die Beträge sub a. nicht in Folge des unterm 30. Dezember 1852. wegen Uebernahme des Baues und des Betriebes einer Eisenbahn von Oberhausen nach der Niederländischen Grenze in der Richtung auf Arnheim mit der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrages (Gesetz-Sammlung für 1853. Seite 255.) durch die für das letztere Unternehmen übernommene Zinsgarantie in Anspruch genommen werden, resp. in Anspruch genommen werden können, nach näherer Maaßgabe des unterm 22. Juni 1854. mit der Direktion der Gesellschaft abgeschlossenen Vertrages, welcher nebst dem, einen integrirenden Theil desselben bildenden Schlußprotokolle vom 25. Oktober ej. a. diesem Gesetze beigedruckt ist, hiermit bewilligt.

§. 2.

Unser Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten und Unser Finanzminister sind mit der Ausführung dieses Gesetzes beauftragt.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Potsdam, den 18. April 1855.

(L. S.) **Friedrich Wilhelm.**

v. Manteuffel. v. d. Heydt. Simons. v. Raumer. v. Westphalen.
v. Bodelschwingh. Gr. v. Waldersee. Für den Minister für die landwirthschaftlichen Angelegenheiten:
v. Manteuffel.

Zwischen

Zwischen dem Königlichen Eisenbahn-Kommissariate hier, einerseits, und der in Cöln domizilirenden Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft, vertreten durch deren Direktion, andererseits, ist heute unter Vorbehalt der landesherrlichen Genehmigung und der Genehmigung einer Generalversammlung der Aktionaire der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft folgender Vertrag verabredet worden:

§. 1.

Die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft verpflichtet sich, unter der Voraussetzung, daß die Stadt Cöln und die in hiesiger Stadt domizilirte Rheinische Eisenbahngesellschaft zum Bau der festen Rheinbrücke zwischen Cöln und Deutz einen zinsfreien und nicht zurückzuzahlenden Kapitalbeitrag von zusammen 500,000 Rthlrn. in fünfjährigen Raten kontribuiren, zur Uebernahme der Erbauung und des Betriebes der Bahn von Deutz bis Gießen mit einer Zweigbahn von Betzdorf nach Siegen und der zum gewöhnlichen Landverkehr und zum Eisenbahnverkehr einzurichtenden festen Rheinbrücke zwischen Cöln und Deutz inkl. ihrer Verbindung mit der Rheinischen Eisenbahn am Trankgassenthore unter nachstehenden Bedingungen:

§. 2.

Die Bestimmung der Bahnlinie und die Festsetzung des Bauprojekts für die Bahn und die Rheinbrücke bleibt dem Herrn Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten vorbehalten. Derselbe ernennt den technischen Beamten für die Leitung des Baues der Rheinbrücke und setzt dessen Besoldung fest, wie er auch die technische Kontrolle anordnet. Von Seiten der Königlichen Staatsregierung werden der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft alle vorhandenen Vorarbeiten für die Cöln- (Deutz) Gießener Bahn und für die Rheinbrücke, einschließlich der Bauprojekte, unentgeltlich überlassen.

§. 3.

Die Cöln- (Deutz) Gießener Bahn nebst Zweigbahn von Betzdorf nach Siegen und die Rheinbrücke soll wo möglich innerhalb vier Jahren, von Ertheilung der Konzession resp. von der Bestimmung der Bahnlinie und der Festsetzung des Bauprojekts ab gerechnet, im Bau vollendet und dem Betriebe übergeben sein. Hierbei wird jedoch vorausgesetzt, daß die Beschaffung des nach §. 5. vorläufig angenommenen Anlagekapitals, mit welcher die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft erst nach eingeholter Genehmigung des Staats vorgehen darf, vor dieser Zeit gesichert ist. Andernfalls läuft die vierjährige Frist erst von dieser Zeit ab.

Der Brückenbau wird zuerst und sobald in Angriff genommen, als die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft hiefür zwei und eine halbe Million Thaler beschafft hat.

§. 4.

Die rücksichtlich des Postdienstes und der Anlage von Telegraphen zwischen dem Staate und der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen

nen Verträge gelten auch für die Bahn von Deutz bis Gießen inkl. Zweigbahn nach Siegen, soweit nicht Lokalverhältnisse eine Abänderung bedingen.

§. 5.

Das Anlagekapital für die Bahn nebst Abzweigung nach Siegen, für deren Betriebsmittel und für die Rheinbrücke, wird vorläufig auf zwanzig Millionen Thaler festgesetzt und durch Ausgabe von Cöln-Mindener Prioritäts-Obligationen (IV. Emission Litt. A.) beschafft, deren Zinsfuß bei einem Maximum von vier Prozent der Wahl der Cöln-Mindener Eisenbahndirektion überlassen bleibt.

§. 6.

Jeder Mehrbedarf an Anlagekapital

a) für den Bau der Bahn nebst ihrer Abzweigung nach Siegen sammt allem Zubehör,
b) für das Betriebsmaterial,
c) für den Bau der Rheinbrücke sammt allem Zubehör,
d) für die Bestreitung der Generalkosten, die auf zwei Drittel Prozent der Ausgabe ad a. b. und c. zu berechnen und dem Cöln-Mindener Eisenbahnunternehmen zu erstatten sind, soweit sie sich nicht abgesondert verrechnen und direkt aus den Fonds für die neuen Unternehmungen verausgaben lassen,
e) für den Kursverlust bei Ausgabe der Prioritäts-Obligationen,
f) für die Einlösung der bis zum Schlusse desjenigen Jahres, in welchem die ganze Bahn von Deutz bis Gießen nebst ihrer Abzweigung nach Siegen und die Rheinbrücke dem Betriebe übergeben ist, verfallenen Zinskupons der Prioritäts-Obligationen,

welcher sich unter Festsetzung eines Kommissars des Königlichen Handelsministeriums als nothwendig ergiebt, wird durch weitere Ausgabe Cöln-Mindener Prioritäts-Obligationen (IV. Emission Litt. B.) nach Maaßgabe des Statuts der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft, sowie auf Grund und nach Inhalt sämmtlicher Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrages beschafft.

§. 7.

Für den Fall, daß der Reinertrag der Cöln- (Deutz-) Gießener Bahn mit der Zweigbahn nach Siegen und der Rheinbrücke nicht hinreicht, um die Zinsen der nach den §§. 5. und 6. emittirten Prioritäts-Obligationen unter Anrechnung eines halben Prozents, dessen Risiko die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft unbedingt allein trägt, vollständig zu decken, wird vom Staate

a) aus dem ihm nach §. 16. IV. der Statuten der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft zustehenden dritten Theile vom Ueberschusse über fünf Prozent und aus den ihm nach §. 21. l. c. zustehenden Dividenden, sofern diese Beträge nicht durch den zwischen dem Königlichen Eisenbahn-Kommissariate und der Direktion der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft unterm 30. Dezember 1852. abgeschlossenen Vertrag in Anspruch genommen werden, resp. in Anspruch genommen werden können, und

b) aus einer Summe von funfzigtausend Thalern jährlich aus den dem Staate von seinen Cöln-Mindener Eisenbahnaktien zufließenden Zinsen
— soweit die betreffenden Beträge ad a. und b. reichen — der nöthige Zuschuß geleistet.

§. 8.

Zur Sicherung eines für die Deckung etwaiger Zinsenausfälle ausreichenden Garantiefonds verzichtet der Staat auf die ihm im §. 10. des citirten Vertrages vom 30. Dezember 1852. event. eingeräumte Befugniß, den angesammelten Fonds, weniger einer Summe von Einhunderttausend Thalern, nach Anleitung der §§. 16. und 21. der Cöln-Mindener Eisenbahnstatuten zu verwenden, und übernimmt er die Verpflichtung, sowohl die ihm aus dem Cöln-Mindener Eisenbahnunternehmen zustehenden Ueberschüsse und Dividenden, soweit sie von der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft als Garantie für die Verzinsung der Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn nicht weiter in Anspruch genommen werden können, als auch den im §. 7. erwähnten Betrag von jährlich funfzigtausend Thalern aus den Zinsen von seinen Cöln-Mindener Eisenbahn-Aktien, letztere vom Jahre 1854. an, so lange selbst anzusammeln und nebst den von den angesammelten Beträgen aufkommenden Zinsen abgesondert und lediglich zum Zwecke dieser Garantie zu verwalten, bis das Unternehmen der Cöln-(Deutz) Gießener Bahn nebst Zweigbahn nach Siegen, verbunden mit der Rheinbrücke, oder nach erfolgter Amortisation des Anlagekapitals für die Brücke, die erstere Unternehmung allein, während fünf hintereinander folgender Jahre einen so hohen Reinertrag aufgebracht haben wird, daß die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft zur vollständigen Deckung der Zinsen des resp. Anlagekapitals in keinem Jahre mehr als ein halbes Prozent hat zuschießen müssen. Bei Berechnung des Anlagekapitals kommt der im §. 1. vorausgesetzte zinsfreie Kapitalbeitrag der Stadt Cöln und der Rheinischen Eisenbahngesellschaft zum Betrage von 500,000 Thalern in Abzug.

§. 9.

Mit dem vorgedachten Zeitpunkte hört für die den Gegenstand des gegenwärtigen Vertrages bildenden neuen Unternehmungen die Garantieleistung des Staates mit den angesammelten Ueberschüssen und Dividenden aus dem Cöln-Mindener Eisenbahnunternehmen für immer auf, und ist der Staat rücksichtlich aller angesammelten Fonds, die er zu beliebigen Zwecken, jedoch nicht zur Amortisation von Cöln-Mindener Eisenbahn-Aktien, verwenden darf, nur noch verpflichtet, eine Summe von 300,000 Thalern als einen eisernen Garantiebestand zu reserviren, den er, so lange und so oft es erforderlich werden sollte, aus den ihm aus dem Cöln-Mindener Eisenbahnunternehmen zufließenden Einnahmen wieder zu kompletiren gehalten ist.

§. 10.

Die nach §§. 8. und 9. des Vertrages über die Oberhausen-Arnheimer Zweigbahn vom 30. Dezember 1852. anzusammelnden Fonds bilden für beide Unternehmungen dergestalt einen gemeinschaftlichen Garantiefonds, daß aus demselben auch für die, durch den gegenwärtigen Vertrag gegründeten Unterneh-

nehmungen etwa erforderlichen Zinszuschüsse schon vor Eintritt des im §. 9. des Vertrages vom 30. Dezember 1852. bestimmten Zeitpunktes geleistet werden können. Ueber den Status des gemeinschaftlichen Garantiefonds wird der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft alljährlich ein Nachweis gegeben.

§. 11.

Das in den Cöln-Mindener Eisenbahnstatuten und im §. 11. des unterm 30. Dezember 1852. zwischen dem Königlichen Eisenbahn-Kommissariate und der Cöln-Mindener Eisenbahn-Direktion abgeschlossenen Vertrages vorbehaltene Recht der Ausloosung und Amortisation von Cöln-Mindener Eisenbahn-Aktien, wird vom 1. Januar 1855. auf die Dauer von funfzehn Jahren dergestalt beschränkt, resp. dessen Ausübung sistirt, daß während dieser Zeit

a) die Zinsen, welche auf das vom Staate übernommene Siebentel der Aktien und auf die bis Ende 1854. amortisirten Aktien fallen, soweit sie nicht durch die Bestimmungen der §§. 7. und 8. in Anspruch genommen werden, zur alljährlichen Amortisation des durch den Brückenbau erforderlich gewordenen zinspflichtigen Anlagekapitals verwendet werden;
b) der Staat darauf verzichtet, mit den ihm aus dem Cöln-Mindener Eisenbahnunternehmen zustehenden Dividenden, welche auf das von ihm übernommene Siebentel der Aktien und auf die amortisirten Aktien fallen, oder zum Betrage dieser Dividenden, mit Zuschüssen aus sonstigen Fonds Aktien der Cöln-Mindener Eisenbahn zu amortisiren;
c) der Staat ferner darauf verzichtet, den im §. 21. Nr. 1. der Cöln-Mindener Eisenbahnstatuten erwähnten Amortisationsfonds durch Zuschüsse aus sonstigen Fonds zu erhöhen.

Nach Ablauf der funfzehnjährigen Frist dürfen die von da ab laufenden Dividenden wieder zur statutenmäßigen Aktienausloosung verwendet werden, soweit sie nicht zur Deckung von Zinsenausfällen erforderlich bleiben.

§. 12.

Der Staat begiebt sich auch des nach §. 76. der Cöln-Mindener Eisenbahnstatuten ihm zustehenden Rechts, die Administration und den Betrieb der Cöln-Mindener Eisenbahn für den Fall zu übernehmen, daß er in Folge seiner Garantieverpflichtung genöthigt sein sollte, in fünf auf einander folgenden Jahren einen Zuschuß zu leisten oder in Einem Jahre mehr als ein und ein halbes Prozent des nach §. 9. resp. §. 15. der Statuten festgesetzten Aktienkapitals zuzuschießen, insofern diese Zuschüsse durch die ungünstige Rentabilität der den Gegenstand des gegenwärtigen Vertrags bildenden neuen Unternehmungen nöthig geworden sind.

§. 13.

Der Tarif für die feste Rheinbrücke, deren Ertrag der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft, so lange sie im Besitz derselben ist, allein zufällt, wird von der Staatsregierung festgestellt, wobei jedoch jede Ermäßigung des gegenwärtig bestehenden Tarifs, so lange die Brücke ein Eigenthum der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft ist, von der Zustimmung der Cöln-Mindener Eisenbahn-

bahn=Direktion abhängig bleibt. Die Angestellten der Cöln=Mindener Eisenbahngesellschaft sollen gegen Legitimation freie Passage genießen, und soll auf die Dauer von dreißig Jahren, von Eröffnung der Brücke ab gerechnet, für die Ueberführung mit Kohlen, Erzen, Erden oder rohen Steinen beladener Eisenbahnwagen von Deutz nach Cöln kein höheres Brückengeld als 2½ Sgr. pro Achse entrichtet werden, wogegen die Rückbeförderung dieser entladenen Eisenbahnwagen von Cöln nach Deutz von Erlegung eines Brückengeldes frei ist. Den etwaigen künftigen Konkurrenz=Trajektanstalten (Brücken und Fähren) zwischen Cöln und Deutz wird, so lange die Cöln=Mindener Eisenbahngesellschaft im Besitze der festen Rheinbrücke ist, Seitens der Staatsregierung kein billigerer Tarif bewilligt werden, als derjenige, welcher für die Benutzung der festen Rheinbrücke zur Zeit bestehen wird.

§. 14.

Der Reinertrag der Cöln= (Deutz) Gießener Bahn inkl. Zweigbahn nach Siegen und der Rheinbrücke bei Cöln wird nach Anleitung des §. 16. der Cöln=Mindener Eisenbahnstatuten berechnet.

§. 15.

Zur Vermeidung einer getrennten Betriebsrechnung wird festgesetzt, daß für die Unterhaltung und Bedienung der Rheinbrücke die wirklichen Ausgaben in Anrechnung kommen, und daß die Bahn von Deutz bis Gießen mit der Zweigbahn von Betzdorf nach Siegen an sämmtlichen Betriebsausgaben für die Cöln=Mindener Hauptbahn nebst allen ihren Zweigbahnen inkl. der Beiträge zum Erneuerungs= und Reservefonds in folgender Weise partizipirt:

an den Kosten für die allgemeine Verwaltung nach Verhältniß der Bahnlänge;

an den Kosten für die Bahnverwaltung nach Maaßgabe der wirklichen Ausgaben;

an den Kosten für die Transportverwaltung nach Verhältniß der durchlaufenen Lokomotiven= und Wagen=Achsmeilen;

an den Beiträgen zum Erneuerungsfonds nach Verhältniß der durchlaufenen Lokomotiven= und Wagen=Achsmeilen;

an den Beiträgen zum Reservefonds nach Verhältniß der Bahnlänge.

§. 16.

Dem Staat bleibt das Recht vorbehalten, die Bahn von Deutz bis Gießen mit der Zweigbahn nach Siegen nebst dem Betriebsmaterial gegen Erstattung des gesammten Anlagekapitals jederzeit für sich zu erwerben, und ist ihm dabei freigestellt, den in Folge der Abnutzung entstandenen Minderwerth in Abzug zu bringen, oder darauf zu verzichten. Im ersteren Falle begiebt er sich seiner Ansprüche auf die Betheiligung an den vorhandenen Beständen des Erneuerungs= und des Reservefonds; im letzteren Falle werden ihm aus diesen beiden Fonds diejenigen Beträge baar überwiesen, die sich unter Berücksichtigung des §. 15. durch Berechnung ergeben.

§. 17.

Die Ermittelung des durch die Abnutzung entstandenen Minderwerthes wird auf dem Wege der freien Vereinbarung unter beiden kontrahirenden Theilen versucht. Im Falle der Nichteinigung unter denselben tritt das in dem Rheinischen Handelsgesetzbuche Thl. I. Tit. III. Abschnitt II. vorgeschriebene schiedsrichterliche Verfahren ein.

§. 18.

Mit dem Schlusse desjenigen Jahres, in welchem der Staat einen dem zinspflichtigen Anlagekapital der Rheinbrücke sammt Zubehör entsprechenden Betrag an Cöln-Mindener Prioritäts-Obligationen IV. Emission (cfr. §. 19.) amortisirt haben wird, gehen das schuldenfreie Eigenthum der Rheinbrücke sammt Zubehör und ihre Intraden auf den Staat über.

Hierbei soll ein etwaiger Kursverlust bei Ausgabe der Prioritäts-Obligationen nach seinem Gesammtbetrage auf jede der beiden Unternehmungen (Deutz-Siegen-Gießener Eisenbahn und Rheinbrücke) nach Verhältniß des auf die eine und die andere wirklich verwendeten Anlagekapitals repartirt werden.

§. 19.

Zur Amortisation des zinspflichtigen Anlagekapitals der Rheinbrücke sammt Zubehör kann der Staat nach Belieben verwenden:

a) die aus dem Cöln-Mindener Eisenbahnunternehmen angesammelten Ueberschüsse und Dividenden, sobald die Garantieleistung mit denselben nach §. 9. für immer aufhört, sowie die ferner fällig werdenden Ueberschüsse und Dividenden;

b) Zuschüsse von beliebiger Höhe, so daß der Staat gegen Tilgung des noch nicht amortisirten Anlagekapitals die Brücke jederzeit erwerben kann.

Zur gedachten Amortisation müssen aber alljährlich verwendet werden:

c) die Zinsen, welche auf das vom Staate übernommene Siebentel der Aktien der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft und auf die bis Ende 1854. amortisirten Aktien fallen, nach Abzug des zum Garantiefonds fließenden Betrages von 50,000 Rthlrn., oder nach Ablauf der im §. 11. bestimmten Sistirungsfrist eine entsprechende Summe aus anderweiten Fonds;

d) die Zinsen der mit den Beträgen ad a. b. und c. amortisirten Obligationen.

§. 20.

Zur Amortisation des Anlagekapitals der Cöln-(Deutz) Gießener Bahn inkl. der Zweigbahn nach Siegen werden jährlich verwendet:

1) der Reinertrag über die volle Verzinsung des Anlagekapitals dieser Bahn bis zur Höhe eines halben Prozents desselben;

2) die Zinsen der mit den Beträgen ad 1. amortisirten Obligationen.

§. 21.

Die Bestimmungen der Allerhöchsten Konzessions- und Bestätigungs-Urkunde

kunde vom 18. Dezember 1843., sowie der Allerhöchst bestätigten Statuten der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft, namentlich alle hiernach und nach dem Gesetze vom 3. November 1838. dem Staate zustehenden Rechte und Befugnisse finden auf das Unternehmen des Baues und Betriebes der Bahn von Deutz bis Gießen mit der Zweigbahn nach Siegen und der Rheinbrücke bei Cöln volle Anwendung.

Das Eigenthum dieser Bahn und der Rheinbrücke geht zugleich mit der Hauptbahn an den Staat über, wenn es nicht in Gemäßheit der §§. 16. bis 20. früher erworben werden sollte.

Also geschlossen, doppelt ausgefertigt, genehmigt und unterschrieben.

Cöln, den 22. Juni 1854.

Das Königliche Eisenbahn-Kommissariat.
v. Möller.

Die Direktion der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft.
v. Wittgenstein. D. Oppenheim.

Verhandelt zu Cöln, den 25. Oktober 1854.

Da in dem unterm 22. Juni d. J. abgeschlossenen Vertrage wegen Herstellung einer festen Rheinbrücke zwischen Cöln und Deutz und einer Eisenbahn von Deutz nach Gießen einige Bestimmungen enthalten sind, deren richtiges Verständniß durch die gewählte Wortfassung nicht hinreichend gesichert wird, so ist für angemessen erachtet worden, den wahren Sinn und die Bedeutung dieser Bestimmungen in dem gegenwärtigen Protokolle, welches als ein integrirender Theil des obigen Vertrages angesehen werden soll, wie folgt, zu erläutern.

Zu §. 3.

Die Beschaffung des nach §. 5. vorläufig angenommenen Anlagekapitals ist als gesichert zu betrachten, sobald das Allerhöchste Privilegium zur Emission der 20 Millionen Thaler Prioritäts-Obligationen durch die Gesetz-Sammlung publizirt und der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft von dem Königlichen Handelsministerium die Realisirung des für den Bedarf des ersten Baujahres bestimmten Theils der Prioritätsanleihe gestattet und zu einem zwischen dem Königlichen Handelsministerium und der Direktion der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft näher vereinbarten Minimal-Kurse vollständig ausführbar gewesen sein wird. Unter der Genehmigung, ohne welche die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft auch nach Ertheilung des Allerhöchsten Privilegiums zur Emission der Prioritäts-Obligationen mit der Beschaffung des Anlagekapitals nicht vorgehen soll, ist nicht nur diese vorerwähnte erste oder überhaupt eine einmalige Genehmigung verstanden; es ist vielmehr Absicht, daß die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft die durch das Allerhöchste Privilegium verstattete Emission der Prioritäts-Obligationen nur allmälig bewirkt und alljährlich wegen des im nächsten Baujahr an den Markt zu bringenden höchsten Betrages von Prioritäts-Obligationen vorher eine besondere, von dem Königlichen Handelsministerium Namens des Staats zu ertheilende Genehmigung einholt. Der Staat kann, nach-

nachdem überhaupt das Vorgehen mit der Realisirung der Prioritätsanleihe genehmigt ist, die Ausgabe der Prioritäts-Obligationen für das erste Baujahr bis auf 3, für das zweite, einschließlich des Betrages für das erste bis auf 10, und für das dritte, einschließlich des Betrages für das erste und zweite bis auf 15 Millionen Thaler beschränken, ohne daß die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft dieserhalb die vierjährige Bauvollendungsfrist überschreiten darf. Wird dagegen die Ausgabe der Prioritäts-Obligationen durch den Staat noch weiter beschränkt, so hat die Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft die Befugniß, um die gleiche Zeit, als jene Beschränkung andauert, auch die vierjährige Bauvollendungsfrist zu überschreiten. Desgleichen soll die Baufrist bezüglich des zweiten und der folgenden Baujahre erst dann zu laufen beginnen, wenn von dem Königlichen Handelsministerium die Realisirung des für den Bedarf des betreffenden Jahres bestimmten Theils der Prioritätsanleihe gestattet und zu dem zwischen dem Königlichen Handelsministerium und der Direktion der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft vereinbarten Minimal-Kurse vollständig ausführbar gewesen sein wird.

Zu §. 9.

Mit dem §. 8. gedachten Zeitpunkte hört die Garantieleistung des Staats nicht nur mit den angesammelten Ueberschüssen und Dividenden, sondern auch mit den angesammelten Zinsen (§. 7. litt. b.) für immer auf.

Zu §. 11.

Nach Ablauf der funfzehnjährigen Sistirungsfrist dürfen auch die Zinsen, welche auf das vom Staate übernommene Siebentel der Aktien und auf die amortisirten Aktien fallen, zur Ausloosung wieder verwendet werden, soweit sie nicht zur Deckung von Zinsenausfällen erforderlich bleiben.

Desgleichen tritt alsdann auch das Recht des Staates wieder ein, den im §. 21. Nr. 1. der Cöln-Mindener Eisenbahnstatuten erwähnten Amortisationsfonds jährlich aus anderweiten Mitteln auf ein Prozent des Aktienkapitals zu erhöhen.

Zu §. 13.

Die Angestellten der Cöln-Mindener Eisenbahn sollen das Recht der freien Passage über die Rheinbrücke nicht länger genießen, als sich die Brücke im Eigenthume der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft befindet.

So verhandelt, doppelt ausgefertigt und unterschrieben zu Cöln wie oben.

Königliches Eisenbahn-Kommissariat.
v. Möller.

Die Direktion der Cöln-Mindener Eisenbahngesellschaft.
v. Wittgenstein. D. Oppenheim.

Redigirt im Büreau des Staats-Ministeriums.

Berlin, gedruckt in der Königlichen Geheimen Ober-Hofbuchdruckerei.
(Rudolph Decker.)